# „Was für ein gottvergessener Weg ist es von Gmünd nach Waldstetten . . ."

Die Entwicklung des Postwesens in der Reichsstadt Schwäbisch Gmünd

Klaus Jürgen Herrmann

„Es schienen so golden die Sterne, / am Fenster ich einsam stand / und hörte aus weiter Ferne / ein Posthorn im stillen Land – das Herz mir im Leibe entbrannte, / da hab ich mir heimlich gedacht: Ach wer da mitreisen könnte / in der prächtigen Sommernacht!" So romantisch, wie Eichendorff in der Mitte des 19. Jahrhunderts in seinem Gedicht „Sehnsucht" das Herannahen der Postkutsche schilderte, war Postverkehr und -betrieb durch die Jahrhunderte keineswegs, auch nicht das Reisen in ferne Gegenden oder Länder. Es war – im wahrsten Sinn des Wortes – beschwerlich, mehr als oft gefährlich. Dennoch: Die Entwicklung des Postwesens, die Beförderung von Menschen und Sachen über Zeit und Raum gehört mit zu den spannenden zivilisatorischen Entwicklungen, die die Kultur und Wirtschaft in ganz Europa nachhaltig veränderten.

## Vom reitenden Boten zur festen Poststation

Das Wort Post, so wie wir es heute kennen, kommt vom mittellateinischen „posita mansio" und bedeutet soviel wie festgelegter Aufenthaltsort, nämlich der Stationen. Über das italienische posita, posta ergibt sich aus Verballhornung das frühmittelhochdeutsche Wort Post. – Wie bei den Römern war auch im Mittelalter die breite Öffentlichkeit von der Benutzung des Postverkehrs im allgemeinen ausgeschlossen. Wenn man schon nach auswärts reisen mußte – ins „Elend", wie bezeichnender Weise die Fremde hieß – , so tat man es zu Fuß. Nachrichten überbrachte man ebenfalls auf diese Art: Die Städte im Reich, die Klöster oder die Universitäten hielten sich eigene Boten, die von Fall zu Fall auf die Reise geschickt und auch entlohnt wurden. Sehr früh – bereits im ausgehenden 13. Jahrhundert, besonders mit dem Aufblühen der Reichsstädte im süddeutschen Raum und den Erfordernissen einer sich entwickelnden Stadtwirtschaft mit Fernhandel angepaßt – entwickelte sich in der Reichsstadt Nürnberg eine feste Botenanstalt, die von hier aus als Knotenpunkt die Straßen nach Salzburg, Venedig und anderen Handelsplätzen Italiens bediente.

Ob und wie die Reichsstadt Schwäbisch Gmünd im Mittelalter diese Verbindungen Nürnbergs benutzte, ist quellenmäßig noch ungelöst; daß jedoch enge Verbindungen zu der fränkischen Reichsstadt bestanden, ist gesichert: Beide Reichsstädte hatten sich im gegenseitigen Warenverkehr Zollfreiheit zugesprochen – und so darf vorsichtig angenommen werden, daß sich Gmünd zumindest im Fernhandel dieses Nürnberger Instituts bediente. Neben dieser im Mittelalter in Süddeutschland wahrscheinlich einzig festen Verbindung bestellte der Magistrat der Reichsstadt Gmünd auch gehende oder reitende Städteboten zu benachbarten Orten und Handelsplätzen wie etwa Ulm, Heilbronn, Augsburg oder Nördlingen. Diese Boten verkehrten nicht regelmäßig, sondern lediglich bei Geschäftsanfall, wurden individuell belohnt und nach dem Eidbuch der Stadt auf ihre Pflichten vereidigt. Ob sie auch hier in Gmünd wie in Ulm oder Augsburg eigene Dienstkleidung

trugen – gewöhnlich einen gelben Rock mit schwarzem Kragen – , ist aus den Quellen nicht ersichtlich; offensichtlich aber war, daß diese reichsstädtischen Boten in der Regel nur städtische Post beförderten oder, anders ausgedrückt nur – wenn überhaupt – in sehr geringem Ausmaß privates Postgut mitbeförderten.

In diese „Geschäftslücke" stieß nun eine Zunft, der man es heute nicht mehr zutrauen würde: die Metzger. Es war im Mittelalter und der frühen Neuzeit Brauch im Metzgerhandwerk, daß alle an den Fleischbänken vertretenen Metzger ein Pferd halten mußten, das sie wegen ihrer Geschäftsreisen zum Vieheinkauf auch dringend benötigten. Da diese Einkaufsreisen sich mehr oder weniger regelmäßig wiederholten, lag es nahe, sich ihrer bei der Sachen-, Personen- und Briefbeförderung zu bedienen. Die Metzgerpost stellte eine Eigentümlichkeit des Verkehrswesens dar; sie hat gerade in Schwaben ihre größte Verbreitung erfahren: In vielen Städten wurden zwischen der Kaufmannschaft und den Metzgern Verträge geschlossen über Umfang und Entgelt der Personen- und Sachbeförderung. Daß die Metzger nicht nur die nähere Umgebung anfuhren, beweisen Dokumente im Gmünder Stadtarchiv, die den Viehhandel der Gmünder Metzger Mitte des 17. Jahrhunderts – und somit wahrscheinlich auch ihre Posttätigkeit – bis hin nach Ungarn verfolgen lassen.

Um das Jahr 1590 bestanden in einer großen Anzahl württembergischer Orte „Metzger-Poststationen", die weit bis ins 18. Jahrhundert ihre Tätigkeit ausführten. So hatte zwar Kaiser Rudolf II. im Jahr 1597 – um die kaiserliche Taxis-Post durchsetzen zu können – das städtische Botenwesen und die Metzgerpost verboten, wenige Jahre später, im Jahr 1622, wurde aber dennoch in Württemberg eine neue „Post- und Metzgerordnung" erlassen. Einsprüche des Kaisers tat der Herzog mit den kernigen Worten ab: „Wie es von alters her verhalten wurde, so bleibt es auch!"

Es war dies der zentrale Streitpunkt – Reichspost oder Länderhoheit – , wie er sich in den folgenden Jahrzehnten zwischen dem Kaiser und den Territorialfürsten entwickelte. Der vom Kaiser begünstigte Aufbau der Taxischen Post stieß auf den erbitterten Widerstand der fürstlichen Kreise, die sich wie Württemberg eigene oder konkurrierende Poststationen zulegten. Die Frage, ob die „Postoberhoheit" allein dem Kaiser und Reich zustehe oder (besonders nach dem Westfälischen Frieden, der die einzelnen Fürsten in ihren Ländern als autonom erklärte) den einzelnen Fürsten, hat die Juristen des 16. bis 18. Jahrhunderts stark beschäftigt. Sie ist bis zum Ende des alten Reiches wie so vieles offen geblieben: Erst in einer Übereinkunft im Jahr 1775 wurde in Württemberg die konkurrierende württembergische Landespost abgeschafft und uneingeschränkt die kaiserliche Taxis-Post anerkannt, wohl auch deshalb, weil Herzog Carl Eugen über seine Mutter mit den Taxis verwandt war.

### Schutz und Geleit auf „des Rîches Straße"

Mit der Brief- und Personenbeförderung war im späten Mittelalter und der früheren Neuzeit die Frage nach dem Geleit, der Sicherung der Straßen, eingebunden. In seinem berühmten Reichsgesetz von 1231, dem Statutem in favorem principum, hatte der Stauferkaiser Friedrich II. das Geleitrecht – den Schutz für reisende Personen und Güter – den jeweiligen Landesfürsten zugesprochen. Im Spätmittelalter entwickelte sich das Geleitrecht zu einem ausgesprochenen Merkmal für Landesherrschaft – oder anders ausgedrückt: Wer das Geleitrecht beanspruchen und ausüben konnte, beanspruchte in der Regel auch die uneingeschränkte Landesherrschaft. Die Grafen von Württemberg hatten bereits im letzten

Drittel des 13. Jahrhunderts die Geleitrechte auf der so wichtigen Reichsstraße – des Rîches Straße, wie sie in der im Gmünder Museum aufgehängten Pürschkarte von 1431 heißt – in der Nachfolge der Staufer erhalten, genauer gesagt in unserem Fall von Cannstatt bis Aalen.

Die Reichsstadt Gmünd besaß kein Geleitrecht, mußte in der Regel das Geleit von Württemberg erbitten. Für alle Reisenden, die sich dem Geleit anschlossen, übernahm der Geleitsherr – hier der Graf von Württemberg – die Haftung für Leib und Leben, auch für die Waren und die Post, gegen ein Entgelt. Das Verhältnis zwischen der Reichsstadt Schwäbisch Gmünd und dem Herzog von Württemberg wurde gegen Ende des 16. Jahrhunderts durch das Geleitrecht heftig gespannt: Gab die Stadt ihr zustehende Rechte an den Herzog ab, wenn sie dessem Geleithauptmann erlaubte, das Geleit innerhalb und nicht außerhalb der Reichsstadt zusammenzustellen? Die Reichsstadt jedenfalls sah es so und verbot ihren Kaufleuten, die sich 1565 dem württembergischen Geleitzug über Aalen zur Nördlinger Messe anschließen wollten, sich zum angegebenen Sammelpunkt in der Stadt beim Gasthaus Krone am Markt einzufinden. Statt dessen versammelten sich die Gmünder Kaufleute vor den Toren der Stadt und demonstrierten damit, daß das Geleitrecht des Herzogs erst vor den Mauern und nicht schon in der Stadt griff. Der Württemberger Geleithauptmann reagierte einigermaßen pikiert und drohte damit, den Gmündern überhaupt keinen Geleitschutz mehr zukommen zu lassen. Diese Drohung war fatal, denn die Reise auf eigene Faust über Aalen nach der Nördlinger Messe – überhaupt durch das gesamte Remstal – war wegen Räuber oder sonstiger Schnapphähne nicht ungefährlich. Wie wir aus Berichten wissen, mußten ständig 22 bewaffnete Reiter den Kaufmannskonvoi begleiten, so nach einem Bericht aus dem Jahr 1563, und noch im Jahr 1497 waren bei einem Überfall *„bei einer Viertelmeilwegs zu Gmünd etliche Rosse aus dem Geleit weggenommen worden"*.

In den folgenden Jahren eskalierte der Geleitzugsstreit an einer für uns eher nebensächlich und lächerlich erscheinenden Frage. Der Geleitknecht Peter Wolff, Gmünder Bürger und Wirt der schon genannten Gastwirtschaft zur Krone – dem Sammelpunkt für alle Geleitwilligen in Gmünd – , diente zwei Herren, als Gastwirt und Gmünder Bürger dem Magistrat der freien Reichsstadt und als Geleitreiter dem Herzog von Württemberg. Als Zeichen des Geleitrechtes trug er als Standortältester des Geleitzuges in Gmünd in der Regel die sogenannte Geleitbüchse, ein kleines Feuerrohr, das er an einem Riemen um den Hals trug und im Notfall vom Pferd herab abfeuern konnte, offen auch in der Stadt selbst. Der Magistrat sah dies als Verletzung seiner Souveränität an und befahl Wolff, das offene Mündungsrohr innerhalb der Stadt in einer Schatulle zu verstecken. Das ließ der Obervogt zu Schorndorf, als Vertreter des Herzogs Geleithauptmann, nicht zu: Bitterböse Briefe wurden zwischen der Kanzlei in Stuttgart und der in Schwäbisch Gmünd hin- und hergeschrieben, sogar das reichsstädtische Archiv bemüht, herauszufinden, wie es denn „von altersher" gehandhabt worden sei. Zum Schluß verdonnerte der Magistrat den Geleitreiter Wolff eidlich, seine Büchse innerhalb der Stadt Gmünd in der Schatulle zu lassen.

Wie die ganze Affäre ausging, erfahren wir aus dem Bericht des Obervogts von Schorndorf vom 25. Juni 1579 an die württembergische Kanzlei in Stuttgart: *„Der Geleitsknecht Peter Wolff bat mich unterthänig, ihm für diesmal die Geleitsbüchse öffentlich zu führen, gnädig zu erlassen. Dies aber habe ich nicht tun können und ihm befohlen, daß er aufsitzen solle. Was ich dann tun werde, daß werde er dann schon sehen. Beim Wegreiten habe ich Wolff befohlen, die Büchse öffentlich wie von altersher durch die Stadt zu führen. Darauf antwortete er mir, daß es ihm seine Herren verboten hätten und es sei ihm in*

*seinem bürgerlichen Eid eingebunden worden. Da habe ich ihm die Geleitsbüchse vom Leibe gerissen und diese dem Schultheiß von Beutelsbach übergeben, der sie dann offen mitgeführt habe"*. Der Streit um die Büchse beim Gmünder Geleit blieb letztlich ein Sturm im Wasserglas: Die Reichsstadt Gmünd gab nach und schon im folgenden Jahr konnte der Gmünder Geleitreiter wieder offen mit der Geleitbüchse durch die Stadt ziehen.

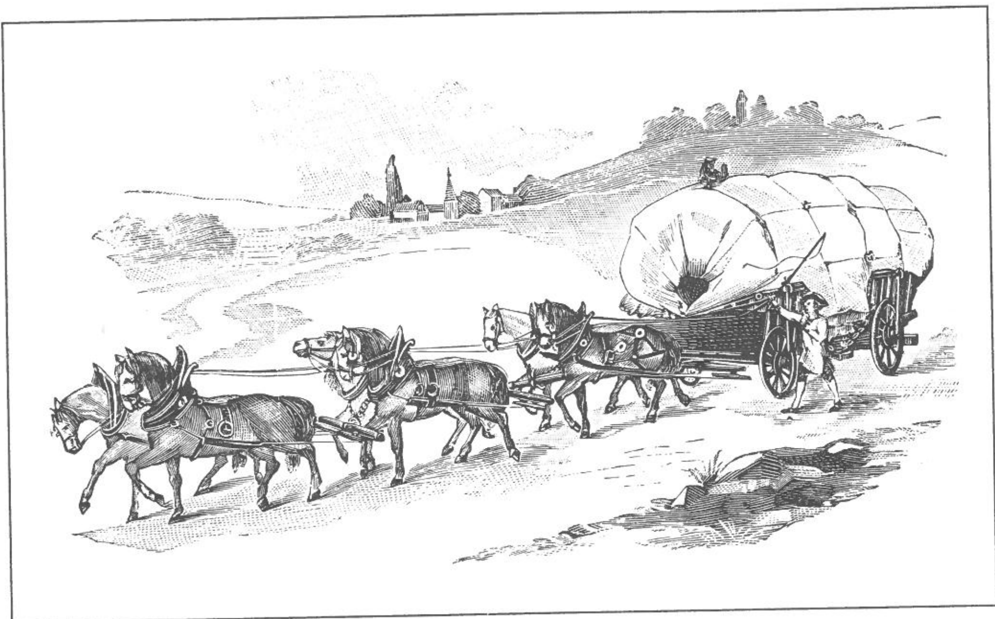
Der wohl berühmteste Geleitreiter der Reichsstadt Schwäbisch Gmünd – im Zweit- oder Erstberuf Maler und Kupferstecher – war der Gmünder Bürger Balthasar Küchler, der auf etwa 240 Kupferstichen die Hochzeit Herzog Johann Friedrichs von Württemberg mit Barbara Sophia, Markgräfin zu Brandenburg, vom 5. bis 13. November 1609 festhielt. Als Geleitreiter stand er von 1616 bis 1633/34 in herzoglichen Diensten: Nach der Schlacht von Nördlingen, als Tausende plündernder Soldaten durch das Remstal zogen, wurde das Geleitwesen obsolet und sinnlos. Damit endete nicht nur, wie Dr. Spranger schreibt, dieser Abschnitt in Küchlers Leben, sondern auch mehr oder weniger das des gestellten Geleitschutzes durch das Remstal, wenn auch das Amt des Vor- oder Überreiters, der den Postkonvoi begleitete, bis zum Ende des 18. Jahrhunderts in Gmünd sporadisch nachweisbar bleibt (so etwa wird Benedikt Köhler am 5.3.1775 als Überreiter erwähnt) und für kurze Zeit nochmals seine alte Bedeutung zurückgewann (vgl. S. 130).

## Konkurrenz belebt das Geschäft

Doch nun zurück zur Weiterentwicklung des Postwesens in Schwäbisch Gmünd. Unter den Herzögen Ludwig von Württemberg (1568-1593) und Friedrich I. (1593–1608) erhielt das landesherrliche Botenwesen feste Organisationsform. Regelmäßige Postkurse gingen – nun auch zu Pferd – durch das Remstal über Gmünd nach Ellwangen und Ansbach und von dort weiter in die sächsischen Gebiete. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß der Geleitreiter zu Gmünd in der Krone am Marktplatz regelmäßiger Anlaufposten war. Weitere mit Postboten besetzte Stationen befanden sich in Schorndorf und Heuchlingen. Der Heuchlinger Bote schien ein besonders weitverzweigtes Zustellungsgebiet gehabt zu haben: Als er dem Grafen von Rechberg die schon terminlich abgestempelte Post im Jahr 1583 einige Tage zu spät brachte, ließ ihn dieser zur Strafe für einige Tage in sein Gefängnis werfen.

Als Nachfolger des Geleitreiters Balthasar Küchler ist in Schwäbisch Gmünd 1634 ein Balthasar Böppele nachweisbar: Als Postlaginhaber, zugleich Postreiter, Poststallinhaber und Inhaber der Gastwirtschaft „Zum Schlüssel" führte er jetzt allerdings das Postgeschäft nicht mehr in der Krone am Markt, sondern im „Schlüssel" in der heutigen Rinderbachergasse, der damaligen Hauptverkehrsstraße nach Stuttgart und Aalen.

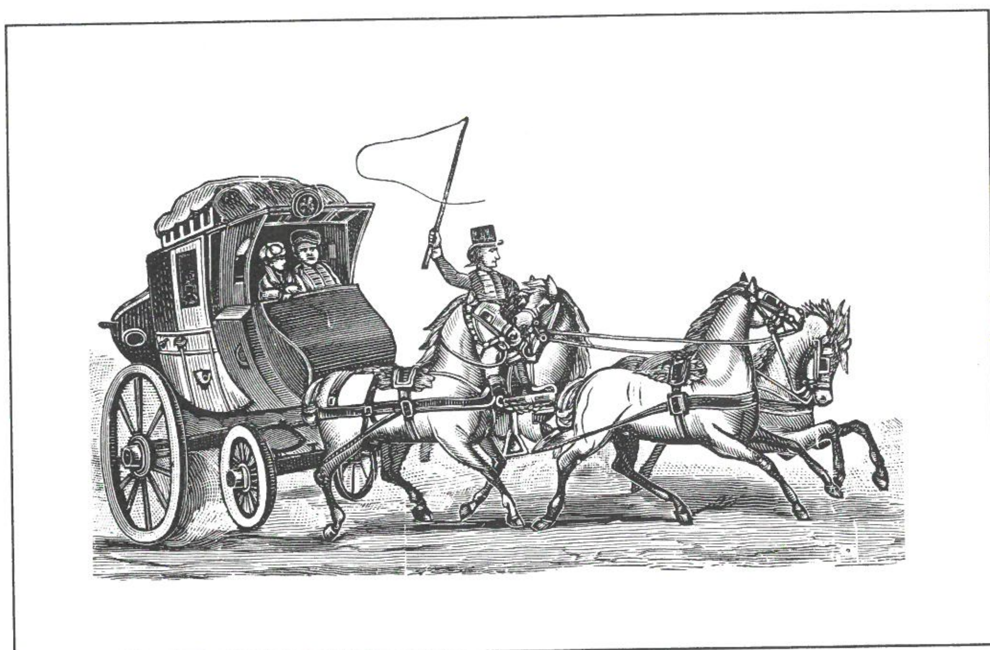
Konkurrierend bezeichnete sich bereits im Jahr 1640 der Inhaber des „Braunen oder Roten Ochsen" Johannes Kaiser in der Ledergasse Nr. 8 als „Kaiserlicher Posthalter". Seine Familie betrieb bis zum Tod des Postmeisters Anton Kaiser im Jahr 1725 dort die „Kaiserliche Poststelle". Nach seinem Tod publizierte die Turn- und Taxische Postverwaltung im Jahr 1728 Franz Josef Köhler, den Wirt zum „Schwarzen Adler" in der Nähe der Johanniskirche, offiziell zum „Administrator Postae caesareae", zum „Kaiserlichen Postverwalter". Die offensichtliche Konkurrenz beider Postämter dauerte noch einige Jahrzehnte an: Im Jahr 1709 hatte nämlich Herzog Eberhard Ludwig von Württemberg den Versuch unternommen, eine eigene Landespostanstalt einzurichten. Die herzoglichen Landeskutschen und die Metzgerpost wurden abgeschafft; fünf schnellfahrende Landpostlinien bedienten die bisherigen Strecken. Nummer 5 führte über Stuttgart, Schorndorf, Gmünd,



*Sechsspänniger Boten-Frachtwagen im 18. Jahrhundert*

Ellwangen und Schwabach nach Nürnberg. Aber bereits nach einigen Jahren fallierte das Unternehmen und wurde eingestellt; der Herzog nahm 1715 das bisherige Landkutschen-Fuhrwesen wieder auf, verpachtete jedoch die einzelnen Linien an Subunternehmer. Die vermietete Post durch das Remstal über Gmünd nach Nürnberg gab zu vielen Klagen Anlaß, da der Subunternehmer, ein Nürnberger Kaufmann, die Beförderungspreise ziemlich hoch ansetzte. Beschwerde und Klagen – auch von Seiten der Gmünder Kaufmannschaft – halfen wenig, da sich der Nürnberger als Reichsstädter nicht um die Klagen eines auswärtigen Herzogs scherte; erst als die württembergische Regierung die leidige Sache vor den Schwäbischen Kreis brachte, konnte mit Einführung gemäßigter und fester Taxen den Beschwerden der Boden entzogen werden.

Inzwischen hatte aber die kaiserliche Post der herzoglichen längst den Rang abgelaufen: Schon im Jahr 1705 richtete Taxis einen Reitkurs von Stuttgart durch das Remstal nach Nürnberg ein und legte Posthaltereien in Schorndorf und Schwäbisch Gmünd an. Der Stuttgart-Gmünd-Nürnberger Postkurs verkehrte wöchentlich zweimal in beiden Richtungen. Mit der oben schon erwähnten Neuregelung des Postwesens im Jahr 1715 nach dem Zusammenbruch der eigenen württembergischen Landespost ließen die Streitigkeiten zwischen Württemberg und dem Haus Taxis nach, und das Reichspostwesen konnte sich in der Folge langsam in Württemberg ausbreiten. Im Jahr 1753 handelten Württemberg und Taxis die Einsetzung eines schnellen Reichspostwagens durch das Remstal über Gmünd aus: Ausgangspunkt wurde Stuttgart, Endhaltepunkt war Bayreuth, die Heimat der Gemahlin Herzog Carl Eugens von Württemberg. Dieser Vertrag wurde zunächst auf 12 Jahre limitiert und am 11. März 1776 in einem Zusatzvertrag die Einrichtung eines zweiten schnellen Postwagens auf der Remsstrecke über Gmünd von Nürnberg nach Straßburg ausgehandelt. Das Jahr 1775/76 markierte den Endpunkt dieser Entwicklung: Der Herzog



*Vierspänniger Postwagen im 18. Jahrhundert*

verzichtete gegenüber Taxis auf alle herzogliche Landkutschen, die nun ganz in die Regie der kaiserlichen Post übergingen.

In diesen Jahren, genauer gesagt fast 70 Jahre lang, nämlich von 1763 bis 1832 lag das Postwesen in Gmünd in den Händen der bekannten Familie von Stahl. Das Postamt wurde ins Anwesen der Familie, Marktplatz 20, verlegt, in die Wirtschaft „Zur goldenen Kante", noch heute Postamt II am Marktplatz. Der reiche Bürgermeister Franz Achilles von Stahl hatte seinem zweiten Sohn Michael das renommierte Gasthaus gekauft und es 1758 durch den Stadtbaumeister Johann Michael Keller barock umbauen lassen. Das Gasthaus und besonders die Post entwickelten sich zu einer Goldgrube und zur ersten Adresse in Gmünd: Hier stieg u.a. Goethe bei seinem Besuch in Gmünd ab, hier logierte 1763 der Vater von Friedrich Schiller, Kaspar Schiller, als württembergischer Werbeoffizier. Am Ende des 18. Jahrhunderts waren – nach Auskunft der Chroniken – täglich zwischen 70 und 80 Pferde in den Poststallungen am Markt unterzubringen oder mußten für frische Bespannung bereitstehen. Die Tarife für Personen- und Gepäckbeförderung blieben – bis auf die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts – ziemlich konstant. Bis zur Einrichtung des schnellen Reichspostwagens 1753 auf der Gmünder Strecke durch das Remstal mußte man – wollte man nicht die langsame und überteuerte herzogliche Landkutsche nehmen – mit der Reichspost auf dem Pferd reiten. Für eine Fahrt mit der Landkutsche von Stuttgart nach Gmünd mußte man pro Person und 25 Kilo Freigepäck 1 Gulden 30 Kreuzer zahlen (zum Vergleich: ein Ratsdiener der Stadt verdiente 1769 halbjährlich 69 Gulden). Auch gab es genaue Vorschriften über die einzusetzenden Fahrzeuge und den Verkehr, festgehalten in sogenannten Wegeordnungen. 1752 wurde festgelegt, daß kein Taxis-Fahrzeug mehr als 60 Zentner Ladung haben und mit mehr als 6 Pferden bespannt sein durfte. Innerhalb der Stadt selbst gab es noch eigene Abmachungen: Lieh sich jemand privat ein Pferd oder




*Die 1753 von Johann Michael Keller erbaute Wirtschaft zur goldenen Kante hat eine lange Postgeschichte: Von 1763 bis 1832 war es Sitz der Posthalterei, die in den Händen der Familie Stahl lag. Nachdem das Postwesen 1851 endgültig in die Verwaltung des Staates Württemberg überging, wurde das Gebäude ab 1878 „Koenigl. Postamt" und ist heute noch Postamt Schwäbisch Gmünd 2.*

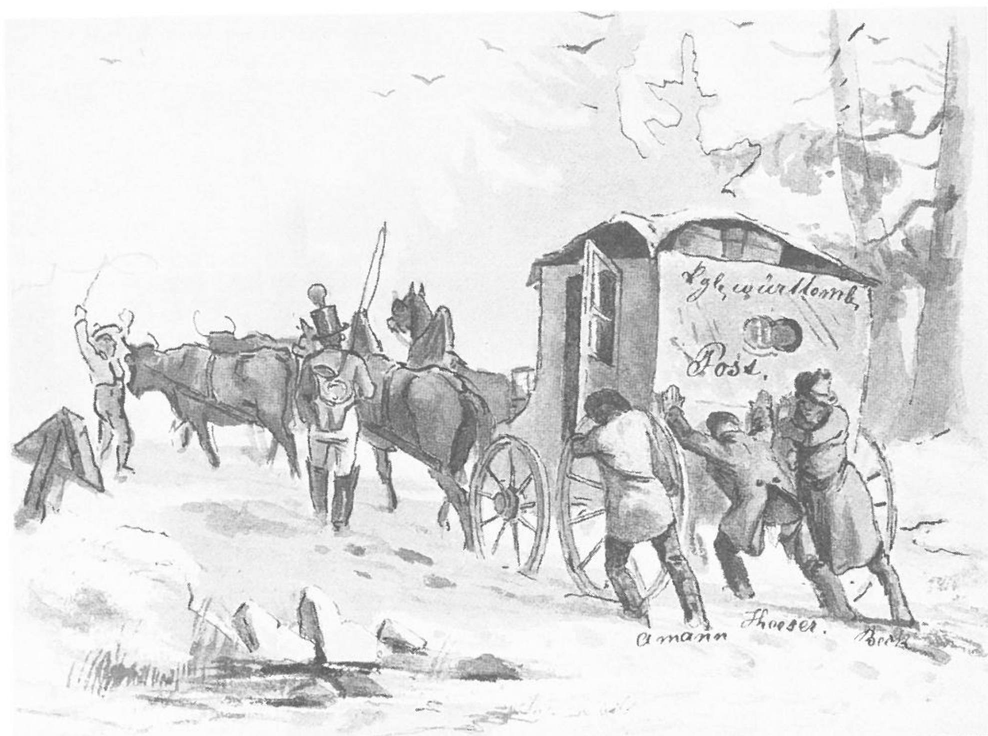
eine Kutsche, um in die nähere Umgebung zu fahren, so mußte er beim Taxis-Postamt einen Fahrberechtigungsschein, den sogenannten Postschein, kaufen. Damit sollte das Beförderungsmonopol der Kaiserlichen Reichspost gewährleistet werden.

## „So frißt einer den anderen nach Gmünder Art."

Die Privatpostunternehmer, die es trotz dieser Staatsschikanen auch weiterhin in Gmünd gab, lieferten sich auf dem freien Markt nicht selten einen ruinösen Verdrängungswettbewerb. 1801 annoncierte der Kaufmann Dominikus Forster im hiesigen Anzeigenblatt, er werde ab sofort einen Paketdienst nach München, Salzburg, Rastatt, Straßburg, Heidelberg, Mannheim, Frankfurt und Mainz aufnehmen und brach damit nachhaltig in das kleine Nebengeschäft ein, das sich der Gmünder Fuhrmann Anton Vetter mit Paketbeförderung nach Stuttgart aufgebaut hatte. Um Vetter den wirtschaftlichen Todesstoß zu versetzen, verbündete sich Forster mit dem Mögglinger Fuhrunternehmer Bühr auf derselben Strecke mit Dumpingpreisen. *„So"*, konstatierte der Gmünder Chronist Dominikus Debler, *„so frißt einer den anderen nach Gmünder Art"*. Zum Schluß griff die Taxische Postverwaltung ein und verbot – mit Hinweis auf ihr Beförderungsmonopol – kurzerhand allen dreien ihr Geschäft.

Ein großes Problem, das die Personen- und Postbeförderung bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts erheblich behinderte, war der katastrophale Zustand der Straßen. Üblicherweise hatte man bis dahin die Postkutschen mit sechs hintereinanderlaufenden Pferden bespannt, die im Lauf der Zeit die nicht befestigten Straßen in der Mitte der Fahrbahn tief ausgetreten hatten. Die Folge war, daß das Regenwasser nicht mehr ablaufen konnte und sich in den Senken regelrechte Moore bildeten. Mit großem Zeitaufwand mußten solche Strecken umfahren werden; erst mit der Umstellung auf Deichselwagen mit nebeneinanderlaufenden Pferden löste man dieses Problem einigermaßen. In den Jahren 1750 bis 1797 wurden dann die Hauptreisewege in Schwaben durch die schwäbische Kreisverwaltung nach französischem Vorbild neu angelegt: Es entstanden die Chausseestraßen. Anfang der achtziger Jahre des 18. Jahrhunderts war die Chausseestraße durch das Remstal über Gmünd nach Nürnberg fertiggestellt. Schwäbisch Gmünd war – für die damalige Zeit – nun auch einigermaßen komfortabel an die große Welt angeschlossen.

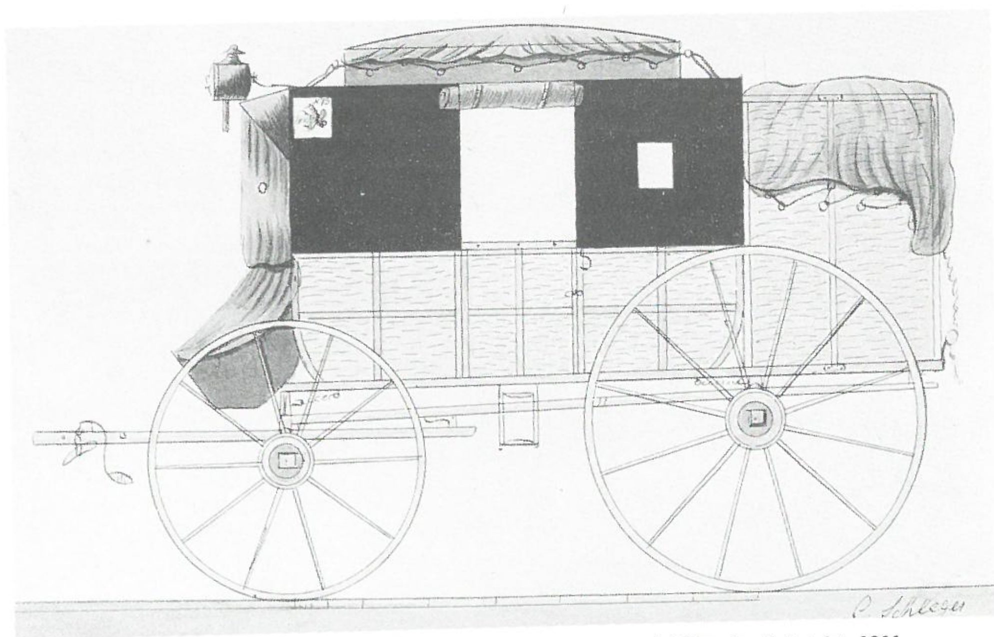
Wie die Straßen, besonders aber die Nebenstrecken, noch um 1800 in der Regel in unserer Gegend ausschauten, beschreibt eindrücklich unser Gewährsmann für diese Zeit, der Gmünder Chronist Dominikus Debler: *„Was für ein gottvergessener Weg ist es von Gmünd nach Waldstetten. Ohne Lebensgefahr konnte man solchen nicht machen, besonders bei Nacht, wenn ein Donnerwetter oder starke Regengüsse waren, so war er ganz unbrauchbar. Und wenn man mittendrin war und es entstand ein Wetter, so konnte man nicht mehr ausweichen. Es war jedesmal ein Unglück zu befürchten. Gleich von Waldstetten ging der Weg durch Löcher, Wasser, Hohlwege, die noch überdies mit Steinen und Morast immer angefüllt waren und mit Gebüsch umgeben sind, bis fast an die Stadt. Zu Ende der Pfeilhalde ging es aus dem Wasser, dann mußte man einen schmalen jähen Berg herunterfahren, der immer einen Sturz befürchten ließ, dann ging es gleich wieder ins Wasser und dieser Wasserweg, der öfters sehr schmal war, führte bis zur Schleifwiesen. Im letzten Jahr ist der Weg nach Straßdorf umgelegt worden. Der alte Weg ging gerade bei der St. Josefskapelle hinauf und war sehr jäh und schlecht, bei Regenwetter sehr schlüpfrig und schlecht, wie wenn lauter Trümmererde da läge."*



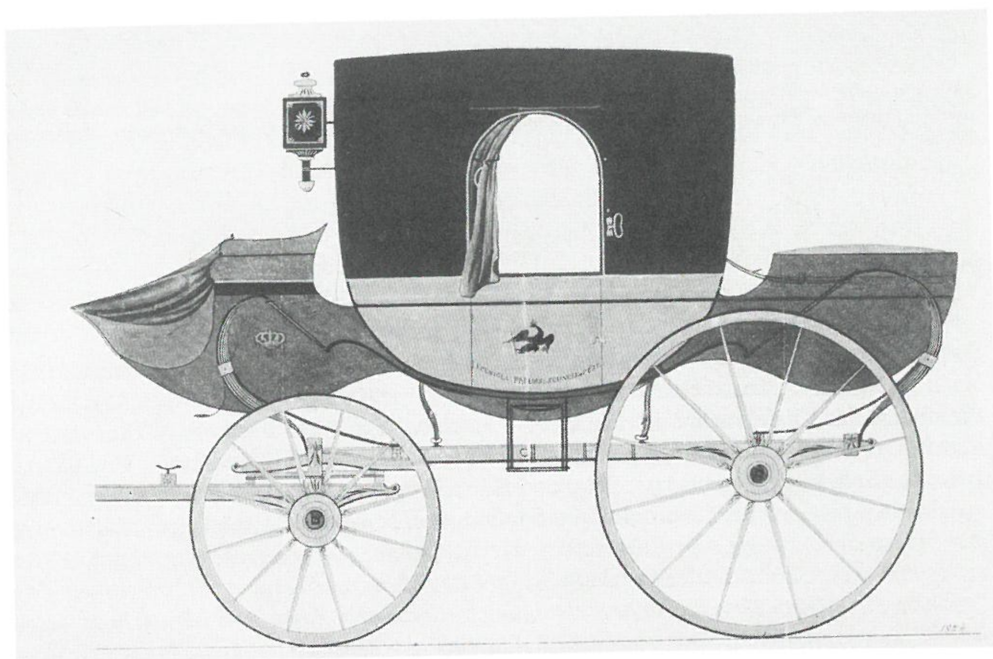

*„Königlich Württembergische Ochsenpost nach Waldstetten", aquarellierte Zeichnung von 1861 mit der Unterschrift „Parthie zu Wagen am 24. Septh. 1860 nach Waldstetten mit Frz. Xav, Amann jr & August Hooser von Gmünd"*

## Von Gmünd nach Ellwangen in 58 Stunden

Das Reisen, selbst mit dem schnellen Reichspostwagen, war beschwerlich, abenteuerlich. Nach Anlage der Chausseestraßen konnte man – berücksichtigt man das Auswechseln der Pferde und das Einnehmen von Mahlzeiten – an einem Tag kaum mehr als 100 km zurücklegen. Noch abenteuerlicher ging es rund 60 Jahre früher, um 1721, in unserer Gegend zu. Johannes Scherr, der Rechberger Sohn und Kulturhistoriker, hat in seiner Sittengeschichte anschaulich eine solche Horrorfahrt von Gmünd nach Ellwangen geschildert: *„Entfernung der beiden Städte etwa acht Poststunden. Der Reisende, ein wohlhabender Mann in Gesellschaft seiner Frau und einer Magd, fährt am Montagmorgen, nachdem er am Tag zuvor in St. Johann für glückliche Erledigung vorhabender Reise eine Messe hatte lesen lassen, aus seiner Vaterstadt ab. Er bediente sich eines zweispännigen Planwägelchens. Noch bevor es eine Wegstunde zurückgelegt und das Dorf Hussenhofen erreicht hatte,*



*Auf der Achse liegender Postwagen, 3 Bänke à 2 Personen im Innern, 2 Plätze im Cabriolet, 1811*



*Schnellpostwagen mit Blattfederung, 1826*

*blieb das Fuhrwerk im Kot stecken, daß die ganze Gesellschaft aussteigen und, bis übers Knie im Dreck patschend, den Wagen vorwärts schieben mußte. Mitten im Dorf Böbingen fuhr der Knecht mit dem linken Vorderrad unversehentlich in ein Mistloch, daß das Wägelchen überkippte und die Frau Eheliebste sich Nase und Backen an dem Planreifen jämmerlich zerschund. Von Mögglingen nach Aalen mußte man drei Pferde Vorspann nehmen und dennoch brauchte man volle sechs Stunden, um letztgenannten Ort zu erreichen, wo übernachtet wurde. Am anderen Morgen brachen die Reisenden in aller Frühe auf und langten gegen Mittag glücklich beim Dorfe Hofen an. Hier hatte die Reise einstweilen ein Ende, denn 100 Schritte vor dem Dorfe fiel der Wagen um und in einen Gumpen, so daß alle garstig beschmutzt wurden, die Magd die rechte Achsel brach und der Knecht sich die Hand verstauchte. Zugleich zeigte sich, daß eine Radachse gebrochen und das eine Pferd am Vorderfuß vollständig gelähmt war. Man mußte also zum zweiten Mal übernachten, in Hofen Pferde und Wagen, Knecht und Magd zurücklassen und einen Leiterwagen mieten, auf welchem dann die Reisenden endlich ganz erbärmlich zusammengeschüttelt am Mittwoch ums Vesperläuten vor dem Tor von Ellwangen anlangten."*

Gestaltete sich schon die Reisewegstrecke selbst zur Tortur im wahrsten Sinn des Wortes, so waren auch die Beförderungsmittel, die Kutschen selbst, nicht dazu angetan, den Komfort zu steigern. Bis Mitte des 16. Jahrhunderts ruhte der Wagenkasten, in dem die zu befördernden Gäste saßen, ungefedert auf den Wagenachsen, jede Unebenheit wurde leicht an den Wagenkasten und die darin sitzenden Passagiere abgegeben. Die Folgen des steten Schaukelns und Stoßens verursachten nicht *„wenig Unwohlsein und Brechen"*. Aus Ungarn übernahm man dann in der Mitte des 17. Jahrhunderts eine technische Neuerung: Die Wagenkästen wurden an vier Lederriemen an den Achsen befestigt, später durch stählerne Blattfedern ersetzt, so daß zumindest die stärksten Stöße von der Straße abgefedert werden konnten.

Ein dauernder Quell der Klagen bildete das Personal der Post und besonders die Wildwestmanieren der Kutscher selbst, die oftmals in halsbrecherischer Weise ihre Fahrzeuge lenkten. Es war keine Seltenheit, was etwa dem bayerischen Gesandten am Reichstag in Regensburg, Baron von Gravenreuth, passierte und was er Mitte des 18. Jahrhunderts in einem Brief drastisch schilderte, als er sich an eine Reise zwischen München und Regensburg erinnerte: *„Sieben Mal sind wir bisher umgekippt, und es war wirklich eine besondere Fügung meines Schutzengels, daß ich mit heilen Knochen unter der Kutsche hervorkam. Ich bin ganz gerädert und wäre froh, wenn wir morgen nur dreimal umkippen würden"*.

Zeigte eine höherstehende Persönlichkeit oder gar ein Adliger solch mittelmäßige Fahrweise an, gab es für den Kutscher beim Nachweis der Fahrlässigkeit in der Regel eine Belohnung nach Gutsherrenart: 50 Stockhiebe auf den Oberkörper waren angesagt. Bei solcher Behandlung war es kein Wunder, wenn der Freiherr Adolf von Knigge 1788 über das Postpersonal schrieb: *„Deutsche Posthalter, Wagenmeister und Postknechte pflegen in dem Ruf einer ausgezeichneten Grobheit zu sein. Es kommt aber alles auf die Art an, wie man mit ihnen umgeht"*. Aber auch Knigge hatte schon vermerkt, daß auf einer Reise in einer kleinen, holprigen Kutsche nichts ekelhafter sein konnte, als muffige Reisemitgäste und so forderte er: *„Zum Reisen gehören Geduld, Mut, guter Humor, das Vergessen aller häuslicher Sorgen; und daß man sich durch kleine widrige Zufälle, Schwierigkeiten, böses Wetter, schlechte Kost und dergleichen nicht niederschlagen lasse. Diese Empfehlung gilt doppelt, wenn man einen Gesellschafter bei sich hat, denn nichts ist langweiliger und verdrießlicher, als mit einem Mann zu reisen und in einem Kasten eingesperrt zu sitzen,*

*der stumm und mürrischer Laune ist, bei der geringsten unangenehmen Begebenheit aus der Haut fahren will, über Dinge jammert, die nicht zu ändern sind und in jedem kleinen Wirtshaus auf der Strecke soviel Gemächlichkeit, Wohlleben und Ruhe fordert, als er zuhause hat".*

## Raubgesindel treibt sein Unwesen im Gmünder Gebiet

Am Ausgang des 18. Jahrhunderts überschattete jedoch ein weit größeres Problem Post- und Personenbeförderung: Es waren dies die zunehmenden Postkutschenüberfälle besonders im Gmünder und Ellwanger Gebiet. Ganze Banden, bekannt als „Tra-ra-Banditen" – sie äfften das offizielle Posthorn nach – betrieben die Überfälle nach Wildwestmanier. Es waren in der Regel entlassene oder entlaufene Soldaten, Vagabunden oder schlicht aus ihrer Heimat vertriebene Kriminelle, die sich so ihren Lebensunterhalt verdienen mußten. In dem unentwirrbaren Geflecht jurisdiktioneller Kleinstaaterei, das konzertierte Polizeiaktionen der verschiedenen reichsritterschaftlichen, reichsstädtischen, herzoglichen und geistlichen Institutionen in Ostwürttemberg unmöglich machte, fanden sie ihre Marktlükken.

Ihre Höhepunkte erreichten diese fast schon regelmäßigen Überfälle im Gmünder Raum in den Jahren 1752 bis 1786: Versuche des Gmünder Magistrats, durch verstärkte Polizeistreifen auf Gmünder Territorium der Postbanditen Herr zu werden, fruchteten nichts. Man hat nie einen der Posträuber stellen, geschweige denn verurteilen können. Die Gegend um Gmünd wurde anrüchig, reiseunsicher – für eine Reichsstadt, die überwiegend vom Export lebte, nicht gerade schmeichelhaft. Der Oberamtmann des benachbarten Dorfes Lorch machte in einer Eingabe an die herzogliche Kanzlei in Stuttgart im Jahr 1786 auch gleich die Schuldigen in der Reichsstadt Gmünd aus. Nie, so resümierte er, nie sei die Gegend um Gmünd ganz rein und sauber gewesen, und die beständige Unsicherheit sah er, der württembergische Protestant, vor allem in den katholischen Wallfahrten auf den St. Salvator in Gmünd, den St.-Bernhardus-Berg und den Hohenrechberg begründet. Denn an allen Sonn- und Feiertagen und auch sonst wimmle es dort von allen Arten von Vagabunden, die unter dem Vorwand der Religion und auferlegter Bußübungen durch Betteln dem Publikum sehr schädlich seien. So habe er selbst, der Oberamtmann, öfters beim Frauenkloster Gotteszell zwei bis dreihundert Bettler jeglichen Alters und Geschlechts gezählt.

Ob wirklich diese Pilger das Nachwuchsreservoir für die „Tra-ra-Banditen" bildeten, darf mit Recht bezweifelt werden. Aber immerhin handelten die Betroffenen – Taxis und der Herzog von Württemberg – nun ihrerseits energischer. Herzog Carl Eugen nahm auf Bitten der Reichspost das bewaffnete Geleit durch das Remstal über Gmünd im Jahr 1772 wieder auf. Unter dem Eindruck der bis zu den Zähnen bewaffneten Konvois hörten die Postkutschenüberfälle langsam auf, wenn auch einzelne dreiste Aktionen der Posträuber hie und da noch glückten und in aller Munde waren: So überfiel etwa 1784 eine 23köpfige Bande die Postkutsche bei Sulzbach an der Murr und glaubte sogar, mit einem der drei vornehmen Reisenden den Herzog Carl Eugen selbst gefangen zu haben. Das lukrativste Stück aber gelang 1776 einer 12köpfigen Räuberschar unmittelbar vor den Toren der Reichsstadt Gmünd, als sie den Reichspostwagen überfielen, die Reisenden mißhandelten und ausplünderten und mit einer Beute von 4000 Gulden entkommen konnten (das war genau das vierfache Jahresgehalt eines Gmünder Bürgermeisters).

Das Ende des Taxischen Postamtes in Gmünd ist rasch erzählt. Aufgrund der napoleonischen Politik ging die Reichsstadt 1802 an das Herzogtum Württemberg über. Der Chro-

*Historisierende Szene aus dem 18. Jahrhundert: Bewaffnete Posträuber bedrohen die Fahrgäste einer Kutsche, Zeitungsholzschnitt, um 1860.*



nist Dominikus Debler berichtete über das vermeintliche Ende der Taxispost: *Den 20. Dezember kam der Befehl, das hiesige Postamt solle in württembergischen Besitz genommen werden, welches abends auch sogleich geschehen war; man hat die Cassa, Papiere und anderes zum Postamt gehöriges alles obsigniert (versiegelt) und am andern Tag das kaiserliche Wappen abgenommen. Das muß das Haus von Taxis sehr kränken, soviele Jahr hindurch alle kaiserliche Postämter in Besitz gehabt und auf einmal alles verloren".* Aber noch blieb für das Taxische Postgebäude und den Postbetrieb eine Übergangzeit. Bis 1805, als Kurfürst Friedrich von Württemberg die alten und neuen Landesteile zusammenfügte, blieb die Reichspost in Gmünd. Nach einer erneuten Übergangszeit wurde sie dann 1819 Bestandteil des neuen württembergischen Postwesens.

**Quellen**

Stadtarchiv / R. Weser, Nachlaß / Postgeschichtl. Aufzeichnungen

**Literatur**


F. Schöll, Zur Geschichte des Gmünder Postwesens, einhorn 47 (1961) 146–149
H. Wille, Zum Geleitwesen in unserer Gegend (GHBL. 15/1954), 41–43, 49–53
G. Ströhmfeld, Frühere Postverhältnisse im Remstal bis zum Ende der Reichsstadt Schwäbisch Gmünd (GHBL. 8 1935) 117–120, 129–133
P. Spranger, Balthasar Küchler – Maler, Geleitreiter und Bürger von Schwäbisch Gmünd, Gmünder Studien 3 (1989), 7–36
Mit der Postkutsche fing das Reisen an. Ein Bericht von Hedy G. Barthle-Rößler. IWZ Nr. 20 (1990), 8–12
F. Weber, Post und Telegraphie im Königreich Württemberg, 1901
H. Glaser/Th. Werner, Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation, 1990
E. Gründle, Brauchtum im alten Gmünd 1953, 82–84

einhorn Jahrbuch

# SCHWÄBISCH GMÜND 1991






Einhorn-Verlag Eduard Dietenberger GmbH Schwäbisch Gmünd

einhorn-Jahrbuch Schwäbisch Gmünd
18. Jahrgang / 1991
Herausgegeben von Eduard Dietenberger

Redaktion: Ulrich Stegmaier
Für Anzeigen verantwortlich: Gerhard Nagel
Satz und Druck: Einhorn-Druck GmbH Schwäbisch Gmünd
Bindearbeiten: Wolfgang Weber, Plüderhausen


ISSN 0723-0877
ISBN 3-927654-26-4

BILDNACHWEIS

Stadtmessungsamt S. 7, 8, 11, 12, 14, 15, 16, 21, 27
Kultur- und Informationsamt 9, 25, 28(2)
Eduard Stanzel S. 13, 19, 28(1), 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 173(1)
Stadtarchiv S. 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 125
Museum für Natur & Stadtkultur Schwäbisch Gmünd S. 42, 43, 44, 45, 46, 48, 169
Privat 67, 78, 79, 89, 116, 117, 171, 174
Foto Schweizer S. 68, 69, 72
Werbeagentur Eberle S. 73
Foto Grimminger S. 76
Johannes Schüle S. 80
Hermann Hänle S. 82, 84, 85, 86, 87
Archiv Verein Städtepartnerschaft S. 90,92,93,96,97
Aus „Walter Klein, Bilder aus Alt-Gmünd“ S. 103, 111
Theo Zanek S. 107, 134, 135, 138
Aus „Otto Schmitt, Das Heiligkreuzmünster in Schwäbisch Gmünd“ S. 109
Aus „Bilderatlas zur Württembergischen Geschichte“ S. 123, 124
Aus „Glaser/Werner, Die Post in ihrer Zeit“ S. 127, 128, 131
Bauordnungsamt S. 133, 136, 137
Archiv Einhorn-Verlag S. 140(1), 144, 148, 157, 160, 172, 173(1), 176, 178, 179, 183, 185, 190, 191, 192
Aus „Unser Land Baden-Württemberg“ S. 140(1)
Aus „R. Quanter, Die Folter in der deutschen Rechtspflege einst und jetzt“ S. 167, 168
Bernd Kleinhans S. 187

Umschlagfoto: Rokokoschlößchen im Stadtgarten
Eduard Stanzel